

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(3) 289/14-15號文件

檔 號 : CB(3)/M/MM  
電 話 : 3919 3300  
日 期 : 2014年12月16日  
發 文 者 : 立法會秘書  
受 文 者 : 立法會全體議員

### 2014年12月17日的立法會會議

#### 就易志明議員“盡快展開第四次整體運輸研究”議案 提出的修正案

繼於2014年12月12日發出立法會CB(3) 276/14-15號文件後，謹請議員注意，立法會主席已批准以下6位議員(即郭家麒議員、謝偉銓議員、盧偉國議員、陳鑑林議員、范國威議員及田北辰議員)提出**經修改的修正案**。為方便議員參閱，原議案及議案在不同情況下經修正後的措辭載於**附錄**(只備中文本)。

2. 上述6位議員經修改的修正案，以及動議修正案的議員在不同情況下撤回其修正案的詳情載於以下列表：

	動議修正案的 議員	經修改修正案的 措辭載於	在以下情況會 撤回修正案
(a)	郭家麒議員 (動議第二項修正案)	附錄 第4項	--
(b)	謝偉銓議員 (動議第三項修正案)	附錄 第6項	若郭家麒議員的 修正案獲得通過
(c)	盧偉國議員 (動議第四項修正案)	附錄 第8至10項	若郭家麒議員的 修正案獲得通過

	動議修正案的 議員	經修改修正案的 措辭載於	在以下情況會 撤回修正案
(d)	胡志偉議員 (動議第五項修正案)	--	若有任何在他的 修正案之前動議 的修正案獲得 通過
(e)	陳鑑林議員 (動議第六項修正案)	附錄 第 13 至 22 項	--
(f)	范國威議員 (動議第七項修正案)	附錄 第 24 項	若鄧家彪議員、 郭家麒議員、 謝偉銓議員、 盧偉國議員或 陳鑑林議員的 修正案獲得通過
(g)	田北辰議員 (動議第八項修正案)	附錄 第 26 至 36 項	若鄧家彪議員或 范國威議員的 修正案獲得通過

3. 如任何議員希望參閱附錄內任何措辭的英譯本，請致電 3919 3307與高級議會秘書(3)4 陳玉鳳女士聯絡，以便秘書處準備所需措辭的英譯本，供有關議員參閱。

4. 為節省用紙，秘書處只會透過**電郵發放**該共有36個情況的附錄。然而，在有關立法會會議舉行的整段期間，該附錄連同相關通告的複本會分別放置在會議廳前廳內面向主要入口的長木桌上，以及會議廳內梁耀忠議員及陳恒鑾議員座位後的桌上。如議員希望索取複本自用，請致電3919 3311與議會事務部3聯絡。

5. 此外，就這項議案發出的通告(包括此通告及附錄)已上載立法會網站，供議員參閱。

立法會秘書

(梁慶儀代行)

連附件(附錄只透過電郵發放)

2014年12月17日的立法會會議  
“盡快展開第四次整體運輸研究”議案辯論

1. 易志明議員的原議案

政府進行的第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務。

2. 經鄧家彪議員修正的議案

~~自~~政府進行的第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間後，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；**同時，在政府鼓勵市民充分運用鐵路服務的情況下，其他公共交通服務的從業員的收入嚴重受到影響**；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合**解決**車輛數目的大幅增長**的問題**；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未

來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，**包括檢討所有隧道及橋樑的收費**，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展，**確保其他公共交通服務的從業員有較穩定的收入**，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務。

註：鄧家彪議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

### 3. 經郭家麒議員修正的議案

政府進行的~~自政府於1999年完成~~第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間後，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加。**基層市民及居於偏遠地區市民的交通支出佔他們日常生活開支的比例越來越高**；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長，**以及公共交通服務無法應付額外的乘客量**；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快**全面檢討第三次整體運輸研究的建議的執行成效，並以此為基礎**，展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除**立即檢討現時的公共交通服務經營模式(包括應否優先發展鐵路運輸系統)**及制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統，~~推動香港的經濟發展~~**推動環保運輸系統及廉價的公共交通服務**，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務。

註：郭家麒議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

### 4. 經鄧家彪議員及郭家麒議員修正的議案

~~自政府進行的第三次整體運輸研究距今已超過16年~~，在此期間後，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；**同時，在政府鼓勵市民充分運用鐵路服務的情況下，其他公共交通服務的從**

**業員的收入嚴重受到影響**；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合**解決**車輛數目的大幅增長**的問題**；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，**包括檢討所有隧道及橋樑的收費**，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展，**確保其他公共交通服務的從業員有較穩定的收入**，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務；**本會亦促請政府全面檢討第三次整體運輸研究的建議的執行成效，以及立即檢討現時的公共交通服務經營模式(包括應否優先發展鐵路運輸系統)**，藉以推動環保運輸系統及廉價的公共交通服務。

註：鄧家彪議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

郭家麒議員的修正案以下加單橫線標示。

## 5. 經謝偉銓議員修正的議案

政府進行的**自政府於1999年完成**第三次整體運輸研究至今已超過**16有15**年，在此期間，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；**另外，政府過去制訂的運輸策略被指在宏觀發展或地區規劃和配套上有滯後現象，例如運輸系統的設計和規劃均未能顧及行人及駕駛者的需要，令市民質疑政府未能有效監察運輸策略的成效**；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除**為各種公共交通工具的角色重新定位**，以及制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，**以未來30年為目標**，制訂前瞻性、**具競爭力及以人為本**的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統**；加強香港國際機場和港口的競爭力，以提升**

香港作為區域運輸及物流樞紐的地位；配合珠三角區域的綜合交通運輸規劃，積極打通與珠三角的運輸脈絡，發揮區域互補的協同效應；推動香港的經濟發展，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務。

註：謝偉銓議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

## 6. 經鄧家彪議員及謝偉銓議員修正的議案

~~自政府進行的第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間後，~~社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；**同時，在政府鼓勵市民充分運用鐵路服務的情況下，其他公共交通服務的從業員的收入嚴重受到影響**；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合**解決車輛數目的大幅增長的問題**；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，**包括檢討所有隧道及橋樑的收費**，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展，**確保其他公共交通服務的從業員有較穩定的收入**，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務；**本會亦促請政府為各種公共交通工具的角色重新定位，並以未來30年為目標，制訂具競爭力及以人為本的長遠運輸發展藍圖，藉以加強香港國際機場和港口的競爭力，以提升香港作為區域運輸及物流樞紐的地位；配合珠三角區域的綜合交通運輸規劃，積極打通與珠三角的運輸脈絡，發揮區域互補的協同效應。**

註：鄧家彪議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

謝偉銓議員的修正案以下加單橫線標示。

## 7. 經盧偉國議員修正的議案

~~自政府進行的第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間後，~~社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的

發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除制訂措施**完善集體運輸網絡，檢討道路使用的分配與安排，及讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以有清晰定位、相輔相成、維持合理競爭**及持續健康地發展外，還需因應**長遠的人口和經濟發展趨勢、未來城市規劃、產業發展及土地用途等**，**土地和房屋供應、環保優質生活及跨境交通基建接駁配套等**，並諮詢不同持份者，以制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統，**確保相關交通基建規劃和工程項目可按輕重緩急穩妥有序地落實**，推動香港的經濟發展，以及為市民提供更完善兼、具效率**兼票價合理**的交通運輸服務。

註：盧偉國議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

## 8. 經鄧家彪議員及盧偉國議員修正的議案

~~自政府進行的第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間後，~~社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；**同時，在政府鼓勵市民充分運用鐵路服務的情況下，其他公共交通服務的從業員的收入嚴重受到影響**；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合**解決**車輛數目的大幅增長**的問題**；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，**包括檢討所有隧道及橋樑的收費**，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展，**確保其他公共交通服務的從業員有較穩**

定的收入，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務；本會亦促請政府制訂措施完善集體運輸網絡，以及檢討道路使用的分配與安排，藉以確保相關交通基建規劃和工程項目可按輕重緩急穩妥有序地落實。

註：鄧家彪議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

盧偉國議員的修正案以下加單橫線標示。

## 9. 經謝偉銓議員及盧偉國議員修正的議案

政府進行的**自政府於1999年完成**第三次整體運輸研究至今已超過**16有15**年，在此期間，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；**另外，政府過去制訂的運輸策略被指在宏觀發展或地區規劃和配套上有滯後現象，例如運輸系統的設計和規劃均未能顧及行人及駕駛者的需要，令市民質疑政府未能有效監察運輸策略的成效**；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除**為各種公共交通工具的角色重新定位，以及制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外**，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，**以未來30年為目標**，制訂**前瞻性、具競爭力及以人為本**的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統；**加強香港國際機場和港口的競爭力，以提升香港作為區域運輸及物流樞紐的地位；配合珠三角區域的綜合交通運輸規劃，積極打通與珠三角的運輸脈絡，發揮區域互補的協同效應**；推動香港的經濟發展，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務；本會亦促請政府制訂措施完善集體運輸網絡，以及檢討道路使用的分配與安排，藉以確保相關交通基建規劃和工程項目可按輕重緩急穩妥有序地落實。

註：謝偉銓議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

盧偉國議員的修正案以下加單橫線標示。



## 10. 經鄧家彪議員、謝偉銓議員及盧偉國議員修正的議案

自政府進行的第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間後，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；**同時，在政府鼓勵市民充分運用鐵路服務的情況下，其他公共交通服務的從業員的收入嚴重受到影響**；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合**解決車輛數目的大幅增長的問題**；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，**包括檢討所有隧道及橋樑的收費**，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展，**確保其他公共交通服務的從業員有較穩定的收入**，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務；**本會亦促請政府為各種公共交通工具的角色重新定位，並以未來30年為目標，制訂具競爭力及以人為本的長遠運輸發展藍圖，藉以加強香港國際機場和港口的競爭力，以提升香港作為區域運輸及物流樞紐的地位；配合珠三角區域的綜合交通運輸規劃，積極打通與珠三角的運輸脈絡，發揮區域互補的協同效應；本會亦促請政府制訂措施完善集體運輸網絡，以及檢討道路使用的分配與安排，藉以確保相關交通基建規劃和工程項目可按輕重緩急穩妥有序地落實。**

註：鄧家彪議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

謝偉銓議員的修正案以下加單橫線標示。

盧偉國議員的修正案以下加雙橫線標示。

## 11. 經胡志偉議員修正的議案

政府進行的**自政府完成**第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間後，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不

單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而在**第三次整體運輸研究中提及**的交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，**包括如何應付私家車數量大幅增長帶來的問題、審視並重新釐訂各種公共交通服務在運輸系統中的角色、檢討各種公共交通服務的經營模式，以及審視目前的政策和措施是否配合‘單車友善’及以單車作為交通工具的政策目標**；除制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務，**以及確立推動使用單車及行人系統作為政策目標**。

註：胡志偉議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

## 12. 經陳鑑林議員修正的議案

**安全、可靠和高效率的交通運輸系統有助香港持續發展**；政府進行的第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務；**有關研究應包括完善舊區和新發展地區的交通網絡、制訂區域性環保交通措施，例如發展單軌列車及鼓勵新界區居民以單車代步等、進一步提高維港兩岸的運輸接駁能力、制訂全面的新界東北及北大嶼山交通配套規劃、興建可伸延至沙田的屯荃鐵路及小西灣鐵路支線、優化輕鐵系統、完**

**善離島對外交通及渡輪政策、將部分收費道路例如青嶼幹線改為不設收費，以及制訂減輕市民交通費負擔的措施等。**

註：陳鑑林議員的修正案以**粗斜字體**標示。

### 13. 經鄧家彪議員及陳鑑林議員修正的議案

~~自政府進行的第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間後，~~社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；**同時，在政府鼓勵市民充分運用鐵路服務的情況下，其他公共交通服務的從業員的收入嚴重受到影響**；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合**解決車輛數目的大幅增長的問題**；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，**包括檢討所有隧道及橋樑的收費**，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展，**確保其他公共交通服務的從業員有較穩定的收入**，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務；**本會亦促請政府完善舊區和新發展地區的交通網絡、制訂區域性環保交通措施，例如發展單軌列車及鼓勵新界區居民以單車代步等、進一步提高維港兩岸的運輸接駁能力、制訂全面的新界東北及北大嶼山交通配套規劃、興建可伸延至沙田的屯荃鐵路及小西灣鐵路支線、優化輕鐵系統、完善離島對外交通及渡輪政策、將部分收費道路例如青嶼幹線改為不設收費，以及制訂減輕市民交通費負擔的措施等。**

註：鄧家彪議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

陳鑑林議員的修正案以下加單橫線標示。

### 14. 經郭家麒議員及陳鑑林議員修正的議案

~~政府進行的自政府於1999年完成第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間後，~~社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客

運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加。**基層市民及居於偏遠地區市民的交通支出佔他們日常生活開支的比例越來越高**；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長，**以及公共交通服務無法應付額外的乘客量**；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快**全面檢討第三次整體運輸研究的建議的執行成效，並以此為基礎**，展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除**立即檢討現時的公共交通服務經營模式(包括應否優先發展鐵路運輸系統)**及制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展**推動環保運輸系統及廉價的公共交通服務**，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務；**本會亦促請政府完善舊區和新發展地區的交通網絡、制訂區域性環保交通措施，例如發展單軌列車及鼓勵新界區居民以單車代步等、進一步提高維港兩岸的運輸接駁能力、制訂全面的新界東北及北大嶼山交通配套規劃、興建可伸延至沙田的屯荃鐵路及小西灣鐵路支線、優化輕鐵系統、完善離島對外交通及渡輪政策、將部分收費道路例如青嶼幹線改為不設收費，以及制訂減輕市民交通費負擔的措施等。**

註：郭家麒議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

陳鑑林議員的修正案以下加單橫線標示。

## 15. 經謝偉銓議員及陳鑑林議員修正的議案

政府進行的**自政府於1999年完成**第三次整體運輸研究至今已超過**16有15**年，在此期間，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；**另外，政府過去制訂的運輸策略被指在宏觀發展或地區規劃和配套上有滯後現**

象，例如運輸系統的設計和規劃均未能顧及行人及駕駛者的需要，令市民質疑政府未能有效監察運輸策略的成效；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除**為各種公共交通工具的角色重新定位，以及制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外**，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，**以未來30年為目標，制訂前瞻性、具競爭力及以人為本的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統**；**加強香港國際機場和港口的競爭力，以提升香港作為區域運輸及物流樞紐的地位；配合珠三角區域的綜合交通運輸規劃，積極打通與珠三角的運輸脈絡，發揮區域互補的協同效應**；推動香港的經濟發展，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務；**本會亦促請政府完善舊區和新發展地區的交通網絡、制訂區域性環保交通措施，例如發展單軌列車及鼓勵新界區居民以單車代步等、進一步提高維港兩岸的運輸接駁能力、制訂全面的新界東北及北大嶼山交通配套規劃、興建可伸延至沙田的屯荃鐵路及小西灣鐵路支線、優化輕鐵系統、完善離島對外交通及渡輪政策、將部分收費道路例如青嶼幹線改為不設收費，以及制訂減輕市民交通費負擔的措施等。**

註：謝偉銓議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

陳鑑林議員的修正案以下加單橫線標示。

## 16. 經盧偉國議員及陳鑑林議員修正的議案

自政府進行的第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間後，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除制訂措施**完善集體運輸網絡，檢討道路使用的分配與安排，及讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以有清晰定位、相輔相成、維持合理競爭及持續健康地發展外**，還需因應**長遠的人口和經濟發展趨勢、未來城市規劃、產業發展及土地用途等**、**土地和房屋供應、環保優質生活及跨境交通基建接駁配套等**，並諮詢不同持份者，以

制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統，**確保相關交通基建規劃和工程項目可按輕重緩急穩妥有序地落實**，推動香港的經濟發展，以及為市民提供更完善兼、具效率**兼票價合理**的交通運輸服務；**本會亦促請政府完善舊區和新發展地區的交通網絡、制訂區域性環保交通措施，例如發展單軌列車及鼓勵新界區居民以單車代步等、進一步提高維港兩岸的運輸接駁能力、制訂全面的新界東北及北大嶼山交通配套規劃、興建可伸延至沙田的屯荃鐵路及小西灣鐵路支線、優化輕鐵系統、完善離島對外交通及渡輪政策、將部分收費道路例如青嶼幹線改為不設收費，以及制訂減輕市民交通費負擔的措施等。**

註：盧偉國議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

陳鑑林議員的修正案以下加單橫線標示。

## 17. 經胡志偉議員及陳鑑林議員修正的議案

政府進行的**自政府完成**第三次整體運輸研究至今已超過16年，在此期間**後**，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而在**第三次整體運輸研究中提及**的交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，**包括如何應付私家車數量大幅增長帶來的問題、審視並重新釐訂各種公共交通服務在運輸系統中的角色、檢討各種公共交通服務的經營模式，以及審視目前的政策和措施是否配合‘單車友善’及以單車作為交通工具的政策目標**；除制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務，**以及確立推動使用單車及行人系統作為政策目標**；**本會亦促請政府完善舊區和新發展地區的交通網絡、制訂區域性環保交通措施，例如發展單軌列車及鼓勵新界區居民以單車代步等、進一步提高維港兩岸的運輸接駁能力、制訂全面的新界東北及北大嶼山交通配套規劃、興建可伸延至沙田的屯荃鐵路及小西灣鐵路支線、優化輕鐵系統、**

完善離島對外交通及渡輪政策、將部分收費道路例如青嶼幹線改為不設收費，以及制訂減輕市民交通費負擔的措施等。

註：胡志偉議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

陳鑑林議員的修正案以下加單橫線標示。

## 18. 經鄧家彪議員、郭家麒議員及陳鑑林議員修正的議案

自政府進行的第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間後，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；**同時，在政府鼓勵市民充分運用鐵路服務的情況下，其他公共交通服務的從業員的收入嚴重受到影響**；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合**解決車輛數目的大幅增長的問題**；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，**包括檢討所有隧道及橋樑的收費**，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展，**確保其他公共交通服務的從業員有較穩定的收入**，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務；**本會亦促請政府全面檢討第三次整體運輸研究的建議的執行成效，以及立即檢討現時的公共交通服務經營模式(包括應否優先發展鐵路運輸系統)，藉以推動環保運輸系統及廉價的公共交通服務；本會亦促請政府完善舊區和新發展地區的交通網絡、制訂區域性環保交通措施，例如發展單軌列車及鼓勵新界區居民以單車代步等、進一步提高維港兩岸的運輸接駁能力、制訂全面的新界東北及北大嶼山交通配套規劃、興建可伸延至沙田的屯荃鐵路及小西灣鐵路支線、優化輕鐵系統、完善離島對外交通及渡輪政策、將部分收費道路例如青嶼幹線改為不設收費，以及制訂減輕市民交通費負擔的措施等。**

註：鄧家彪議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

郭家麒議員的修正案以下加單橫線標示。

陳鑑林議員的修正案以下加雙橫線標示。



## 19. 經鄧家彪議員、謝偉銓議員及陳鑑林議員修正的議案

自政府進行的第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間後，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；**同時，在政府鼓勵市民充分運用鐵路服務的情況下，其他公共交通服務的從業員的收入嚴重受到影響**；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合**解決車輛數目的大幅增長的問題**；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，**包括檢討所有隧道及橋樑的收費**，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展，**確保其他公共交通服務的從業員有較穩定的收入**，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務；**本會亦促請政府為各種公共交通工具的角色重新定位，並以未來30年為目標，制訂具競爭力及以人為本的長遠運輸發展藍圖，藉以加強香港國際機場和港口的競爭力，以提升香港作為區域運輸及物流樞紐的地位；配合珠三角區域的綜合交通運輸規劃，積極打通與珠三角的運輸脈絡，發揮區域互補的協同效應；本會亦促請政府完善舊區和新發展地區的交通網絡、制訂區域性環保交通措施，例如發展單軌列車及鼓勵新界區居民以單車代步等、進一步提高維港兩岸的運輸接駁能力、制訂全面的新界東北及北大嶼山交通配套規劃、興建可伸延至沙田的屯荃鐵路及小西灣鐵路支線、優化輕鐵系統、完善離島對外交通及渡輪政策、將部分收費道路例如青嶼幹線改為不設收費，以及制訂減輕市民交通費負擔的措施等。**

註：鄧家彪議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

謝偉銓議員的修正案以下加單橫線標示。

陳鑑林議員的修正案以下加雙橫線標示。



## 20. 經鄧家彪議員、盧偉國議員及陳鑑林議員修正的議案

自政府進行的第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間後，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；**同時，在政府鼓勵市民充分運用鐵路服務的情況下，其他公共交通服務的從業員的收入嚴重受到影響**；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合**解決車輛數目的大幅增長的問題**；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，**包括檢討所有隧道及橋樑的收費**，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展，**確保其他公共交通服務的從業員有較穩定的收入**，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務；**本會亦促請政府制訂措施完善集體運輸網絡，以及檢討道路使用的分配與安排，藉以確保相關交通基建規劃和工程項目可按輕重緩急穩妥有序地落實**；**本會亦促請政府完善舊區和新發展地區的交通網絡、制訂區域性環保交通措施，例如發展單軌列車及鼓勵新界區居民以單車代步等、進一步提高維港兩岸的運輸接駁能力、制訂全面的新界東北及北大嶼山交通配套規劃、興建可伸延至沙田的屯荃鐵路及小西灣鐵路支線、優化輕鐵系統、完善離島對外交通及渡輪政策、將部分收費道路例如青嶼幹線改為不設收費，以及制訂減輕市民交通費負擔的措施等。**

註：鄧家彪議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

盧偉國議員的修正案以下加單橫線標示。

陳鑑林議員的修正案以下加雙橫線標示。

## 21. 經謝偉銓議員、盧偉國議員及陳鑑林議員修正的議案

政府進行的**自政府於1999年完成**第三次整體運輸研究距今已超過16**有15**年，在此期間，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均

令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；**另外，政府過去制訂的運輸策略被指在宏觀發展或地區規劃和配套上有滯後現象，例如運輸系統的設計和規劃均未能顧及行人及駕駛者的需要，令市民質疑政府未能有效監察運輸策略的成效**；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除**為各種公共交通工具的角色重新定位，以及制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外**，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，**以未來30年為目標，制訂前瞻性、具競爭力及以人為本的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統**；**加強香港國際機場和港口的競爭力，以提升香港作為區域運輸及物流樞紐的地位；配合珠三角區域的綜合交通運輸規劃，積極打通與珠三角的運輸脈絡，發揮區域互補的協同效應；推動香港的經濟發展，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務**；**本會亦促請政府制訂措施完善集體運輸網絡，以及檢討道路使用的分配與安排，藉以確保相關交通基建規劃和工程項目可按輕重緩急穩妥有序地落實**；**本會亦促請政府完善舊區和新發展地區的交通網絡、制訂區域性環保交通措施，例如發展單軌列車及鼓勵新界區居民以單車代步等、進一步提高維港兩岸的運輸接駁能力、制訂全面的新界東北及北大嶼山交通配套規劃、興建可伸延至沙田的屯荃鐵路及小西灣鐵路支線、優化輕鐵系統、完善離島對外交通及渡輪政策、將部分收費道路例如青嶼幹線改為不設收費，以及制訂減輕市民交通費負擔的措施等。**

註：謝偉銓議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

盧偉國議員的修正案以下加單橫線標示。

陳鑑林議員的修正案以下加雙橫線標示。

## 22. **經鄧家彪議員、謝偉銓議員、盧偉國議員及陳鑑林議員修正的議案**

自政府進行的第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間後，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前

提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；**同時，在政府鼓勵市民充分運用鐵路服務的情況下，其他公共交通服務的從業員的收入嚴重受到影響**；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合**解決車輛數目的大幅增長的問題**；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，**包括檢討所有隧道及橋樑的收費**，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展，**確保其他公共交通服務的從業員有較穩定的收入**，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務；**本會亦促請政府為各種公共交通工具的角色重新定位，並以未來30年為目標，制訂具競爭力及以人為本的長遠運輸發展藍圖，藉以加強香港國際機場和港口的競爭力，以提升香港作為區域運輸及物流樞紐的地位；配合珠三角區域的綜合交通運輸規劃，積極打通與珠三角的運輸脈絡，發揮區域互補的協同效應；本會亦促請政府制訂措施完善集體運輸網絡，以及檢討道路使用的分配與安排，藉以確保相關交通基建規劃和工程項目可按輕重緩急穩妥有序地落實；本會亦促請政府完善舊區和新發展地區的交通網絡、制訂區域性環保交通措施，例如發展單軌列車及鼓勵新界區居民以單車代步等、進一步提高維港兩岸的運輸接駁能力、制訂全面的新界東北及北大嶼山交通配套規劃、興建可伸延至沙田的屯荃鐵路及小西灣鐵路支線、優化輕鐵系統、完善離島對外交通及渡輪政策、將部分收費道路例如青嶼幹線改為不設收費，以及制訂減輕市民交通費負擔的措施等。**

註：鄧家彪議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

謝偉銓議員的修正案以下加單橫線標示。

盧偉國議員的修正案以下加雙橫線標示。

陳鑑林議員的修正案以下加長虛線標示。

## 23. 經范國威議員修正的議案

政府進行的第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的

需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，~~；雖然運輸及房屋局即將展開《公共交通策略研究》，但該研究只進一步確立以‘鐵路優先’的傾斜政策，繼續助長港鐵霸權~~，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步**盲目**融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，**包括‘鐵路優先’政策**，除制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等**港人的真正需要**，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務。

註：范國威議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

#### 24. 經胡志偉議員及范國威議員修正的議案

政府進行的**自政府完成**第三次整體運輸研究至今已超過16年，在此期間**後**，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而在**第三次整體運輸研究中提及的**交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，**包括如何應付私家車數量大幅增長帶來的問題、審視並重新釐訂各種公共交通服務在運輸系統中的角色、檢討各種公共交通服務的經營模式，以及審視目前的政策和措施是否配合‘單車友善’及以單車作為交通工具的政策目標**；除制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務，**以及**

**確立推動使用單車及行人系統作為政策目標；本會亦促請政府全面檢討‘鐵路優先’政策。**

註：胡志偉議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

范國威議員的修正案以下加單橫線標示。

## **25. 經田北辰議員修正的議案**

政府進行的第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務；**具體建議如下：**

- (一) **每5年制訂及檢討具體目標，以增加公共車輛(例如專營巴士和公共小巴等)市區線的平均車速，從而縮短乘客乘車及候車的時間，以及提升整體路面的公共交通效率；**
- (二) **研究興建第五條過海鐵路，連接港島西、交椅洲人工島、欣澳、小欖及屯門碼頭，從而在2024年之前解決西鐵線飽和的問題；**
- (三) **研究興建設有全自動列車控制系統的架空鐵路，取代已無擴充空間的輕鐵，以應付未來新界西北人口劇增為交通帶來的挑戰；**
- (四) **研究增加公共小巴的乘客座位數目至20至24個，並調整公共小巴的總數，以發揮公共小巴在路面上的最大效用；及**

- (五) **基於香港地少人多，研究強化路面公共集體運輸系統的定位和功能，包括檢討巴士專用線的生效時間及數目；加強交通執法，增派警員巡邏及利用先進科技，例如設置鏡頭，打擊違例泊車及違例車輛上落貨；改善道路上的交通標誌，例如在巴士站範圍統一劃上雙黃線，以提升道路交通的暢達度。**

註：田北辰議員的修正案以**粗斜字體**標示。

## 26. 經郭家麒議員及田北辰議員修正的議案

政府進行的**自政府於1999年完成**第三次整體運輸研究至今已超過16年，在此期間後，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加**基層市民及居於偏遠地區市民的交通支出佔他們日常生活開支的比例越來越高**；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長，**以及公共交通服務無法應付額外的乘客量**；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快**全面檢討第三次整體運輸研究的建議的執行成效，並以此為基礎**，展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除**立即檢討現時的公共交通服務經營模式(包括應否優先發展鐵路運輸系統)**及制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展**推動環保運輸系統及廉價的公共交通服務**，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務；本會亦促請政府：

- (一) 每5年制訂及檢討具體目標，以增加公共車輛(例如專營巴士和公共小巴等)市區線的平均車速，從而縮短乘客乘車及候車的時間，以及提升整體路面的公共交通效率；
- (二) 研究興建第五條過海鐵路，連接港島西、交椅洲人工島、欣澳、小欖及屯門碼頭，從而在2024年之前解決西鐵線飽和的問題；

- (三) 研究興建設有全自動列車控制系統的架空鐵路，取代已無擴充空間的輕鐵，以應付未來新界西北人口劇增為交通帶來的挑戰；
- (四) 研究增加公共小巴的乘客座位數目至20至24個，並調整公共小巴的總數，以發揮公共小巴在路面上的最大效用；及
- (五) 基於香港地少人多，研究強化路面公共集體運輸系統的定位和功能，包括檢討巴士專用線的生效時間及數目；加強交通執法，增派警員巡邏及利用先進科技，例如設置鏡頭，打擊違例泊車及違例車輛上落貨；改善道路上的交通標誌，例如在巴士站範圍統一劃上雙黃線，以提升道路交通的暢達度。

註：郭家麒議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

田北辰議員的修正案以下加單橫線標示。

## 27. 經謝偉銓議員及田北辰議員修正的議案

政府進行的**自政府於1999年完成**第三次整體運輸研究至今已超過**16有15**年，在此期間，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；**另外，政府過去制訂的運輸策略被指在宏觀發展或地區規劃和配套上有滯後現象，例如運輸系統的設計和規劃均未能顧及行人及駕駛者的需要，令市民質疑政府未能有效監察運輸策略的成效**；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除**為各種公共交通工具的角色重新定位，以及制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外**，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，**以未來30年為目標**，制訂**前瞻性、具競爭力及以人為本**的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統**；加強香港國際機場和港口的競爭力，以提升香港作為區域運輸及物流樞紐的地位；配合珠三角區域的綜合交通運輸規劃，積極打通與珠三角的運輸脈絡，發揮區域互補的協同效**



應；推動香港的經濟發展，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務；本會亦促請政府：

- (一) 每5年制訂及檢討具體目標，以增加公共車輛(例如專營巴士和公共小巴等)市區線的平均車速，從而縮短乘客乘車及候車的時間，以及提升整體路面的公共交通效率；
- (二) 研究興建第五條過海鐵路，連接港島西、交椅洲人工島、欣澳、小欖及屯門碼頭，從而在2024年之前解決西鐵線飽和的問題；
- (三) 研究興建設有全自動列車控制系統的架空鐵路，取代已無擴充空間的輕鐵，以應付未來新界西北人口劇增為交通帶來的挑戰；
- (四) 研究增加公共小巴的乘客座位數目至20至24個，並調整公共小巴的總數，以發揮公共小巴在路面上的最大效用；及
- (五) 基於香港地少人多，研究強化路面公共集體運輸系統的定位和功能，包括檢討巴士專用線的生效時間及數目；加強交通執法，增派警員巡邏及利用先進科技，例如設置鏡頭，打擊違例泊車及違例車輛上落貨；改善道路上的交通標誌，例如在巴士站範圍統一劃上雙黃線，以提升道路交通的暢達度。

註：謝偉銓議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

田北辰議員的修正案以下加單橫線標示。

## **28. 經盧偉國議員及田北辰議員修正的議案**

自政府進行的第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間後，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除制



訂措施 完善集體運輸網絡，檢討道路使用的分配與安排，及讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以有清晰定位、相輔相成、維持合理競爭及持續健康地發展外，還需因應長遠的人口和經濟發展趨勢、未來城市規劃、產業發展及土地用途等、土地和房屋供應、環保優質生活及跨境交通基建接駁配套等，並諮詢不同持份者，以制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統，確保相關交通基建規劃和工程項目可按輕重緩急穩妥有序地落實，推動香港的經濟發展，以及為市民提供更完善兼、具效率 兼票價合理 的交通運輸服務；本會亦促請政府：

- (一) 每5年制訂及檢討具體目標，以增加公共車輛(例如專營巴士和公共小巴等)市區線的平均車速，從而縮短乘客乘車及候車的時間，以及提升整體路面的公共交通效率；
- (二) 研究興建第五條過海鐵路，連接港島西、交椅洲人工島、欣澳、小欖及屯門碼頭，從而在2024年之前解決西鐵線飽和的問題；
- (三) 研究興建設有全自動列車控制系統的架空鐵路，取代已無擴充空間的輕鐵，以應付未來新界西北人口劇增為交通帶來的挑戰；
- (四) 研究增加公共小巴的乘客座位數目至20至24個，並調整公共小巴的總數，以發揮公共小巴在路面上的最大效用；及
- (五) 基於香港地少人多，研究強化路面公共集體運輸系統的定位和功能，包括檢討巴士專用線的生效時間及數目；加強交通執法，增派警員巡邏及利用先進科技，例如設置鏡頭，打擊違例泊車及違例車輛上落貨；改善道路上的交通標誌，例如在巴士站範圍統一劃上雙黃線，以提升道路交通的暢達度。

註：盧偉國議員的修正案以 **粗斜字體** 或刪除線標示。

田北辰議員的修正案以下加單橫線標示。

## 29. 經胡志偉議員及田北辰議員修正的議案

政府進行的 **自政府完成** 第三次整體運輸研究至今已超過16年，在此期間 **後**，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不

單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而**在第三次整體運輸研究中提及的交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，包括如何應付私家車數量大幅增長帶來的問題、審視並重新釐訂各種公共交通服務在運輸系統中的角色、檢討各種公共交通服務的經營模式，以及審視目前的政策和措施是否配合‘單車友善’及以單車作為交通工具的政策目標；除制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務，以及確立推動使用單車及行人系統作為政策目標；本會亦促請政府：**

- (一) 每5年制訂及檢討具體目標，以增加公共車輛(例如專營巴士和公共小巴等)市區線的平均車速，從而縮短乘客乘車及候車的時間，以及提升整體路面的公共交通效率；**
- (二) 研究興建第五條過海鐵路，連接港島西、交椅洲人工島、欣澳、小欖及屯門碼頭，從而在2024年之前解決西鐵線飽和的問題；**
- (三) 研究興建設有全自動列車控制系統的架空鐵路，取代已無擴充空間的輕鐵，以應付未來新界西北人口劇增為交通帶來的挑戰；**
- (四) 研究增加公共小巴的乘客座位數目至20至24個，並調整公共小巴的總數，以發揮公共小巴在路面上的最大效用；及**
- (五) 基於香港地少人多，研究強化路面公共集體運輸系統的定位和功能，包括檢討巴士專用線的生效時間及數目；加強交通執法，增派警員巡邏及利用先進科技，例如設置鏡頭，打擊違例泊車及違例車輛上落貨；改善道路上的交通標誌，例如在巴士站範圍統一劃上雙黃線，以提升道路交通的暢達度。**

註：胡志偉議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

田北辰議員的修正案以下加單橫線標示。

### 30. 經陳鑑林議員及田北辰議員修正的議案

**安全、可靠和高效率的交通運輸系統有助香港持續發展**；政府進行的第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務；**有關研究應包括完善舊區和新發展地區的交通網絡、制訂區域性環保交通措施，例如發展單軌列車及鼓勵新界區居民以單車代步等、進一步提高維港兩岸的運輸接駁能力、制訂全面的新界東北及北大嶼山交通配套規劃、興建可伸延至沙田的屯荃鐵路及小西灣鐵路支線、優化輕鐵系統、完善離島對外交通及渡輪政策、將部分收費道路例如青嶼幹線改為不設收費，以及制訂減輕市民交通費負擔的措施等**；本會亦促請政府：

- (一) 每5年制訂及檢討具體目標，以增加公共車輛(例如專營巴士和公共小巴等)市區線的平均車速，從而縮短乘客乘車及候車的時間，以及提升整體路面的公共交通效率；**
- (二) 研究興建第五條過海鐵路，連接港島西、交椅洲人工島、欣澳、小欖及屯門碼頭，從而在2024年之前解決西鐵線飽和的問題；**
- (三) 研究興建設有全自動列車控制系統的架空鐵路，取代已無擴充空間的輕鐵，以應付未來新界西北人口劇增為交通帶來的挑戰；**
- (四) 研究增加公共小巴的乘客座位數目至20至24個，並調整公共小巴的總數，以發揮公共小巴在路面上的最大效用；及**
- (五) 基於香港地少人多，研究強化路面公共集體運輸系統的定位和功能，包括檢討巴士專用線的生效時間及數目；加強**

交通執法，增派警員巡邏及利用先進科技，例如設置鏡頭，打擊違例泊車及違例車輛上落貨；改善道路上的交通標誌，例如在巴士站範圍統一劃上雙黃線，以提升道路交通的暢達度。

註：陳鑑林議員的修正案以**粗斜字體**標示。

田北辰議員的修正案以下加單橫線標示。

### 31. 經郭家麒議員、陳鑑林議員及田北辰議員修正的議案

政府進行的**自政府於1999年完成**第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間後，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加。**基層市民及居於偏遠地區市民的交通支出佔他們日常生活開支的比例越來越高**；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長，**以及公共交通服務無法應付額外的乘客量**；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快**全面檢討第三次整體運輸研究的建議的執行成效，並以此為基礎**，展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除**立即檢討現時的公共交通服務經營模式(包括應否優先發展鐵路運輸系統)**及制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展**推動環保運輸系統及廉價的公共交通服務**，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務；**本會亦促請政府完善舊區和新發展地區的交通網絡、制訂區域性環保交通措施，例如發展單軌列車及鼓勵新界區居民以單車代步等、進一步提高維港兩岸的運輸接駁能力、制訂全面的新界東北及北大嶼山交通配套規劃、興建可伸延至沙田的屯荃鐵路及小西灣鐵路支線、優化輕鐵系統、完善離島對外交通及渡輪政策、將部分收費道路例如青嶼幹線改為不設收費，以及制訂減輕市民交通費負擔的措施等；本會亦促請政府：**

- (一) 每5年制訂及檢討具體目標，以增加公共車輛(例如專營巴士和公共小巴等)市區線的平均車速，從而縮短乘客乘車及候車的時間，以及提升整體路面的公共交通效率；
- (二) 研究興建第五條過海鐵路，連接港島西、交椅洲人工島、欣澳、小欖及屯門碼頭，從而在2024年之前解決西鐵線飽和的問題；
- (三) 研究興建設有全自動列車控制系統的架空鐵路，取代已無擴充空間的輕鐵，以應付未來新界西北人口劇增為交通帶來的挑戰；
- (四) 研究增加公共小巴的乘客座位數目至20至24個，並調整公共小巴的總數，以發揮公共小巴在路面上的最大效用；及
- (五) 基於香港地少人多，研究強化路面公共集體運輸系統的定位和功能，包括檢討巴士專用線的生效時間及數目；加強交通執法，增派警員巡邏及利用先進科技，例如設置鏡頭，打擊違例泊車及違例車輛上落貨；改善道路上的交通標誌，例如在巴士站範圍統一劃上雙黃線，以提升道路交通的暢達度。

註：郭家麒議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

陳鑑林議員的修正案以下加單橫線標示。

田北辰議員的修正案以下加雙橫線標示。

## 32. 經謝偉銓議員、盧偉國議員及田北辰議員修正的議案

政府進行的**自政府於1999年完成**第三次整體運輸研究至今已超過**16有15**年，在此期間，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；**另外，政府過去制訂的運輸策略被指在宏觀發展或地區規劃和配套上有滯後現象，例如運輸系統的設計和規劃均未能顧及行人及駕駛者的需要，**

令市民質疑政府未能有效監察運輸策略的成效；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除**為各種公共交通工具的角色重新定位，以及制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，以未來30年為目標，制訂前瞻性、具競爭力及以人為本的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統一；加強香港國際機場和港口的競爭力，以提升香港作為區域運輸及物流樞紐的地位；配合珠三角區域的綜合交通運輸規劃，積極打通與珠三角的運輸脈絡，發揮區域互補的協同效應；推動香港的經濟發展，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務；本會亦促請政府制訂措施完善集體運輸網絡，以及檢討道路使用的分配與安排，藉以確保相關交通基建規劃和工程項目可按輕重緩急穩妥有序地落實；本會亦促請政府：**

- (一) 每5年制訂及檢討具體目標，以增加公共車輛(例如專營巴士和公共小巴等)市區線的平均車速，從而縮短乘客乘車及候車的時間，以及提升整體路面的公共交通效率；**
- (二) 研究興建第五條過海鐵路，連接港島西、交椅洲人工島、欣澳、小欖及屯門碼頭，從而在2024年之前解決西鐵線飽和的問題；**
- (三) 研究興建設有全自動列車控制系統的架空鐵路，取代已無擴充空間的輕鐵，以應付未來新界西北人口劇增為交通帶來的挑戰；**
- (四) 研究增加公共小巴的乘客座位數目至20至24個，並調整公共小巴的總數，以發揮公共小巴在路面上的最大效用；及**
- (五) 基於香港地少人多，研究強化路面公共集體運輸系統的定位和功能，包括檢討巴士專用線的生效時間及數目；加強交通執法，增派警員巡邏及利用先進科技，例如設置鏡頭，打擊違例泊車及違例車輛上落貨；改善道路上的交通標誌，例如在巴士站範圍統一劃上雙黃線，以提升道路交通的暢達度。**

註：謝偉銓議員的修正案以***粗斜字體***或刪除線標示。

盧偉國議員的修正案以下加單橫線標示。

田北辰議員的修正案以下加雙橫線標示。

### 33. 經謝偉銓議員、陳鑑林議員及田北辰議員修正的議案

政府進行的**自政府於1999年完成**第三次整體運輸研究距今已超過**16有15**年，在此期間，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；**另外，政府過去制訂的運輸策略被指在宏觀發展或地區規劃和配套上有滯後現象，例如運輸系統的設計和規劃均未能顧及行人及駕駛者的需要，令市民質疑政府未能有效監察運輸策略的成效**；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除**為各種公共交通工具的角色重新定位，以及制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外**，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，**以未來30年為目標，制訂前瞻性、具競爭力及以人為本的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統**；**加強香港國際機場和港口的競爭力，以提升香港作為區域運輸及物流樞紐的地位；配合珠三角區域的綜合交通運輸規劃，積極打通與珠三角的運輸脈絡，發揮區域互補的協同效應**；推動香港的經濟發展，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務；**本會亦促請政府完善舊區和新發展地區的交通網絡、制訂區域性環保交通措施，例如發展單軌列車及鼓勵新界區居民以單車代步等、進一步提高維港兩岸的運輸接駁能力、制訂全面的新界東北及北大嶼山交通配套規劃、興建可伸延至沙田的屯荃鐵路及小西灣鐵路支線、優化輕鐵系統、完善離島對外交通及渡輪政策、將部分收費道路例如青嶼幹線改為不設收費，以及制訂減輕市民交通費負擔的措施等**；本會亦促請政府：

- (一) 每5年制訂及檢討具體目標，以增加公共車輛(例如專營巴士和公共小巴等)市區線的平均車速，從而縮短乘客乘車及候車的時間，以及提升整體路面的公共交通效率；**
- (二) 研究興建第五條過海鐵路，連接港島西、交椅洲人工島、欣澳、小欖及屯門碼頭，從而在2024年之前解決西鐵線飽和的問題；**

- (三) 研究興建設有全自動列車控制系統的架空鐵路，取代已無擴充空間的輕鐵，以應付未來新界西北人口劇增為交通帶來的挑戰；
- (四) 研究增加公共小巴的乘客座位數目至20至24個，並調整公共小巴的總數，以發揮公共小巴在路面上的最大效用；及
- (五) 基於香港地少人多，研究強化路面公共集體運輸系統的定位和功能，包括檢討巴士專用線的生效時間及數目；加強交通執法，增派警員巡邏及利用先進科技，例如設置鏡頭，打擊違例泊車及違例車輛上落貨；改善道路上的交通標誌，例如在巴士站範圍統一劃上雙黃線，以提升道路交通的暢達度。

註：謝偉銓議員的修正案以 **粗斜字體** 或刪除線標示。

陳鑑林議員的修正案以下加單橫線標示。

田北辰議員的修正案以下加雙橫線標示。

#### 34. 經盧偉國議員、陳鑑林議員及田北辰議員修正的議案

自政府進行的第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間後，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除制訂措施**完善集體運輸網絡，檢討道路使用的分配與安排，及讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以有清晰定位、相輔相成、維持合理競爭及持續健康地發展外**，還需因應**長遠的人口和經濟發展趨勢、未來城市規劃、產業發展及土地用途等**，**土地和房屋供應、環保優質生活及跨境交通基建接駁配套等**，並諮詢不同持份者，以制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統，**確保相關交通基建規劃和工程項目可按輕重緩急穩妥有序地落實**，推動香港的經濟發展，以及為市民提供更完善兼、具效率**兼票價合理**的交通運輸服務；**本會亦促請政府完善舊區和新發展地區的交通網**



絡、制訂區域性環保交通措施，例如發展單軌列車及鼓勵新界區居民以單車代步等、進一步提高維港兩岸的運輸接駁能力、制訂全面的新界東北及北大嶼山交通配套規劃、興建可伸延至沙田的屯荃鐵路及小西灣鐵路支線、優化輕鐵系統、完善離島對外交通及渡輪政策、將部分收費道路例如青嶼幹線改為不設收費，以及制訂減輕市民交通費負擔的措施等；本會亦促請政府：

- (一) 每5年制訂及檢討具體目標，以增加公共車輛(例如專營巴士和公共小巴等)市區線的平均車速，從而縮短乘客乘車及候車的時間，以及提升整體路面的公共交通效率；
- (二) 研究興建第五條過海鐵路，連接港島西、交椅洲人工島、欣澳、小欖及屯門碼頭，從而在2024年之前解決西鐵線飽和的問題；
- (三) 研究興建設有全自動列車控制系統的架空鐵路，取代已無擴充空間的輕鐵，以應付未來新界西北人口劇增為交通帶來的挑戰；
- (四) 研究增加公共小巴的乘客座位數目至20至24個，並調整公共小巴的總數，以發揮公共小巴在路面上的最大效用；及
- (五) 基於香港地少人多，研究強化路面公共集體運輸系統的定位和功能，包括檢討巴士專用線的生效時間及數目；加強交通執法，增派警員巡邏及利用先進科技，例如設置鏡頭，打擊違例泊車及違例車輛上落貨；改善道路上的交通標誌，例如在巴士站範圍統一劃上雙黃線，以提升道路交通的暢達度。

註：盧偉國議員的修正案以***粗斜字體***或刪除線標示。

陳鑑林議員的修正案以下加單橫線標示。

田北辰議員的修正案以下加雙橫線標示。

### **35. 經胡志偉議員、陳鑑林議員及田北辰議員修正的議案**

政府進行的***自政府完成***第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間***後***，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；

政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而在**第三次整體運輸研究中提及**的交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，**包括如何應付私家車數量大幅增長帶來的問題、審視並重新釐訂各種公共交通服務在運輸系統中的角色、檢討各種公共交通服務的經營模式，以及審視目前的政策和措施是否配合‘單車友善’及以單車作為交通工具的政策目標**；除制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務，**以及確立推動使用單車及行人系統作為政策目標**；本會亦促請政府完善舊區和新發展地區的交通網絡、制訂區域性環保交通措施，**例如發展單軌列車及鼓勵新界區居民以單車代步等、進一步提高維港兩岸的運輸接駁能力、制訂全面的新界東北及北大嶼山交通配套規劃、興建可伸延至沙田的屯荃鐵路及小西灣鐵路支線、優化輕鐵系統、完善離島對外交通及渡輪政策、將部分收費道路例如青嶼幹線改為不設收費，以及制訂減輕市民交通費負擔的措施等**；本會亦促請政府：

- (一) 每5年制訂及檢討具體目標，以增加公共車輛(例如專營巴士和公共小巴等)市區線的平均車速，從而縮短乘客乘車及候車的時間，以及提升整體路面的公共交通效率；
- (二) 研究興建第五條過海鐵路，連接港島西、交椅洲人工島、欣澳、小欖及屯門碼頭，從而在2024年之前解決西鐵線飽和的問題；
- (三) 研究興建設有全自動列車控制系統的架空鐵路，取代已無擴充空間的輕鐵，以應付未來新界西北人口劇增為交通帶來的挑戰；
- (四) 研究增加公共小巴的乘客座位數目至20至24個，並調整公共小巴的總數，以發揮公共小巴在路面上的最大效用；及
- (五) 基於香港地少人多，研究強化路面公共集體運輸系統的定位和功能，包括檢討巴士專用線的生效時間及數目；加強交通執法，增派警員巡邏及利用先進科技，例如設置鏡頭，打擊違例泊車及違例車輛上落貨；改善道路上的交通標

誌，例如在巴士站範圍統一劃上雙黃線，以提升道路交通的暢達度。

註：胡志偉議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

陳鑑林議員的修正案以下加單橫線標示。

田北辰議員的修正案以下加雙橫線標示。

### 36. 經謝偉銓議員、盧偉國議員、陳鑑林議員及田北辰議員修正的議案

政府進行的**自政府於1999年完成**第三次整體運輸研究距今已超過**16有15**年，在此期間，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；**另外，政府過去制訂的運輸策略被指在宏觀發展或地區規劃和配套上有滯後現象，例如運輸系統的設計和規劃均未能顧及行人及駕駛者的需要，令市民質疑政府未能有效監察運輸策略的成效**；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除**為各種公共交通工具的角色重新定位，以及制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外**，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，**以未來30年為目標，制訂前瞻性、具競爭力及以人為本的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統一；加強香港國際機場和港口的競爭力，以提升香港作為區域運輸及物流樞紐的地位；配合珠三角區域的綜合交通運輸規劃，積極打通與珠三角的運輸脈絡，發揮區域互補的協同效應；推動香港的經濟發展，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務；本會亦促請政府制訂措施完善集體運輸網絡，檢討道路使用的分配與安排，藉以確保相關交通基建規劃和工程項目可按輕重緩急穩妥有序地落實；本會亦促請政府完善舊區和新發展地區的交通網絡、制訂區域性環保交通措施，例如發展單軌列車及鼓勵新界區居民以單車代步等、進一步提高維港兩岸的運輸接駁能力、制訂全面的新界東北及北大嶼山交通配套規劃、興建可伸延至沙田的屯荃鐵路及小西灣鐵路支線、優化輕鐵系統、完善離島對外交通及**

渡輪政策、將部分收費道路例如青嶼幹線改為不設收費，以及制訂減輕市民交通費負擔的措施等；本會亦促請政府：

- (一) 每5年制訂及檢討具體目標，以增加公共車輛(例如專營巴士和公共小巴等)市區線的平均車速，從而縮短乘客乘車及候車的時間，以及提升整體路面的公共交通效率；
- (二) 研究興建第五條過海鐵路，連接港島西、交椅洲人工島、欣澳、小欖及屯門碼頭，從而在2024年之前解決西鐵線飽和的問題；
- (三) 研究興建設有全自動列車控制系統的架空鐵路，取代已無擴充空間的輕鐵，以應付未來新界西北人口劇增為交通帶來的挑戰；
- (四) 研究增加公共小巴的乘客座位數目至20至24個，並調整公共小巴的總數，以發揮公共小巴在路面上的最大效用；及
- (五) 基於香港地少人多，研究強化路面公共集體運輸系統的定位和功能，包括檢討巴士專用線的生效時間及數目；加強交通執法，增派警員巡邏及利用先進科技，例如設置鏡頭，打擊違例泊車及違例車輛上落貨；改善道路上的交通標誌，例如在巴士站範圍統一劃上雙黃線，以提升道路交通的暢達度。

註：謝偉銓議員的修正案以***粗斜字體***或刪除線標示。

盧偉國議員的修正案以下加單橫線標示。

陳鑑林議員的修正案以下加雙橫線標示。

田北辰議員的修正案以下加長虛線標示。